

国際海運団体

トップに聞く

ドライ貨物輸送の国際団体、国際乾貨物船主協会（インターカーゴ）は5月に東京で中期会合を開催した。来日したディミトリオス・ファファリオス会長（ファファリオス・シッピング社長）にインターカーゴの役割などを聞いた。

（聞き手 山田智史）

——役割を教えてください

船管理会社、運航会社が加盟している。加盟会社の保有船は約3200隻に達する。IMO（国際海事機関）などの規制当局に対し、当セクターが抱える課題とそ

の解決策を業界の特性を踏まえて伝えている」

——ドライバルク船ビジネスを顧客に提供すること

を支援する。環境規制への対応の重要性も増している

「ドライバルク船の船腹量は1万3000隻以上（1万重量ト）に上る。最も船腹量が多いセクターだが、他のセクターに比べて発言力大きいとは言えない。コンテナ船やタンカーほど注目を集めることも

ない」

ドライ船の安全品質向上へ

が国際基準を満たしていないに大きな負担がかかっているところもあり、そういった

た港での運用は困難を極め「船主、運航会社、船員が直面する課題を集約し、

IMOなどの規制当局に対して解決策を訴えていく。問題の重要性を理解させ、行動を促すことで、安全で高品質な貨物輸送の確保を目指す

「安全性の向上に長年取り組んできた。私が海運業界でキャリアをスタートした頃、多くのドライバルク船に安全性の問題があった。多くの船が失われ、多くの船員が命を落とした。90年代には安全問題がさらに深刻化した」

「IMOやIACS（国際船級協会連合）、ICCS（国際海運会議所）、インタータンコ（国際独立タンカー船主協会）など他の国際団体と協力し、船舶の建造と運航の安全基準の策定に

関与してきた。これらの努力が実り、事故は減少傾向にある」

「新しい品質管理基準「DryBMS」を蒙ライ

「最近、力を入れて取り組むは、

「C-11は非効果的

「環境負荷の少ない代替燃料を使用できる2元燃料

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

「日本はドライバルク船業界にとって非常に重要な国だ。さまざまなドライ貨物の主要な輸入国であり、高品質のドライバルク船を建造する造船所も多い。船主、運航会社、造船所、船用機器メーカー、商社、ブローカー、金融機関など多くの関係者が存在する」

「150社以上の正会員の中に日本の船主が含まれることを誇りに思う。さらに多くの日本の船主や運航会社が当協会に参加することを歓迎する。会員数が増えれば、業界の声がIMOなどに届きやすくなるはずだ」

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

「日本はドライバルク船業界にとって非常に重要な国だ。さまざまなドライ貨物の主要な輸入国であり、高品質のドライバルク船を建造する造船所も多い。船主、運航会社、造船所、船用機器メーカー、商社、ブローカー、金融機関など多くの関係者が存在する」

「150社以上の正会員の中に日本の船主が含まれることを誇りに思う。さらに多くの日本の船主や運航会社が当協会に参加することを歓迎する。会員数が増えれば、業界の声がIMOなどに届きやすくなるはずだ」

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

「日本はドライバルク船業界にとって非常に重要な国だ。さまざまなドライ貨物の主要な輸入国であり、高品質のドライバルク船を建造する造船所も多い。船主、運航会社、造船所、船用機器メーカー、商社、ブローカー、金融機関など多くの関係者が存在する」

「IMOのCII（燃費実績格付け制度）が課題の一つだ。CIIは既存船を年間のGHG（温室効果ガス）排出量、実質的には燃料消費性能に基づき5段階で評価し、低評価の船は改善計画を提出し、認定機関の承認を得ることを求めている」

「われわれはCIIが船舶の環境影響を評価する効果的な方法ではないことを十分に認識している。例えば紅海でのイエメンの武装組織フーシによる攻撃を受け、多くの船がスエズ運河を回避し航海距離が伸びたにもかかわらず、CIIは改善された。トランプモデルにとつての最適な解決策を追求していく」

「環境負荷の少ない代替燃料を使用できる2元燃料船は、高コストと供給の限界から、全ての用船者にとつて常に最適な解決策ではない。脱炭素化には柔軟な解決策が必要だ」

「バイオ燃料や炭素回収技術も、供給とネットワークが整備されれば実用的な解決策となる可能性がある。非効率な環境遵守のためにトランプモデルの柔軟性が損なわれることは、世

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

「日本はドライバルク船業界にとって非常に重要な国だ。さまざまなドライ貨物の主要な輸入国であり、高品質のドライバルク船を建造する造船所も多い。船主、運航会社、造船所、船用機器メーカー、商社、ブローカー、金融機関など多くの関係者が存在する」

「150社以上の正会員の中に日本の船主が含まれることを誇りに思う。さらに多くの日本の船主や運航会社が当協会に参加することを歓迎する。会員数が増えれば、業界の声がIMOなどに届きやすくなるはずだ」

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

「日本はドライバルク船業界にとって非常に重要な国だ。さまざまなドライ貨物の主要な輸入国であり、高品質のドライバルク船を建造する造船所も多い。船主、運航会社、造船所、船用機器メーカー、商社、ブローカー、金融機関など多くの関係者が存在する」

「150社以上の正会員の中に日本の船主が含まれることを誇りに思う。さらに多くの日本の船主や運航会社が当協会に参加することを歓迎する。会員数が増えれば、業界の声がIMOなどに届きやすくなるはずだ」

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

「日本はドライバルク船業界にとって非常に重要な国だ。さまざまなドライ貨物の主要な輸入国であり、高品質のドライバルク船を建造する造船所も多い。船主、運航会社、造船所、船用機器メーカー、商社、ブローカー、金融機関など多くの関係者が存在する」

「150社以上の正会員の中に日本の船主が含まれることを誇りに思う。さらに多くの日本の船主や運航会社が当協会に参加することを歓迎する。会員数が増えれば、業界の声がIMOなどに届きやすくなるはずだ」

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

「日本はドライバルク船業界にとって非常に重要な国だ。さまざまなドライ貨物の主要な輸入国であり、高品質のドライバルク船を建造する造船所も多い。船主、運航会社、造船所、船用機器メーカー、商社、ブローカー、金融機関など多くの関係者が存在する」

「150社以上の正会員の中に日本の船主が含まれることを誇りに思う。さらに多くの日本の船主や運航会社が当協会に参加することを歓迎する。会員数が増えれば、業界の声がIMOなどに届きやすくなるはずだ」

「多くの会員企業にとつて、日本は第二の故郷と言える。われわれは日本で船舶を建造し、日本の船主や用船者、金融機関とビジネスを行ってきた。パンデミック、ウクライナ危機、紅海問題などに起因する諸問題に対処するには共通の声が必要だ。日本の船主と協

ディミトリオス・ファファリオス氏(中央)



インターカーゴ会長

「発展途上の港に寄港する機会も多い。港湾設備